

Città di Torino
Assessorato alla Viabilità, Infrastrutture, Trasporti e Area metropolitana
Direzione Infrastrutture e Mobilità



***STATO DELL'ARTE DELLA MOBILITÀ
CICLISTICA E LE LINEE POLITICHE FUTURE***

Intervento Assessore Claudio Lubatti
2^a commissione
31 maggio 2012



“La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un’attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.”

E’ quanto sostenuto dalla Carta di Bruxelles, il documento firmato nell'Europarlamento il 15 maggio 2009 durante la giornata conclusiva della XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City, che si prefigge di incentivare l'uso dei “pedali” per gli spostamenti in città.

Le città firmatarie, compresa la **città di Torino**, si sono impegnate a raggiungere almeno il **15% di spostamenti in bici** nel proprio territorio entro il **2020**.



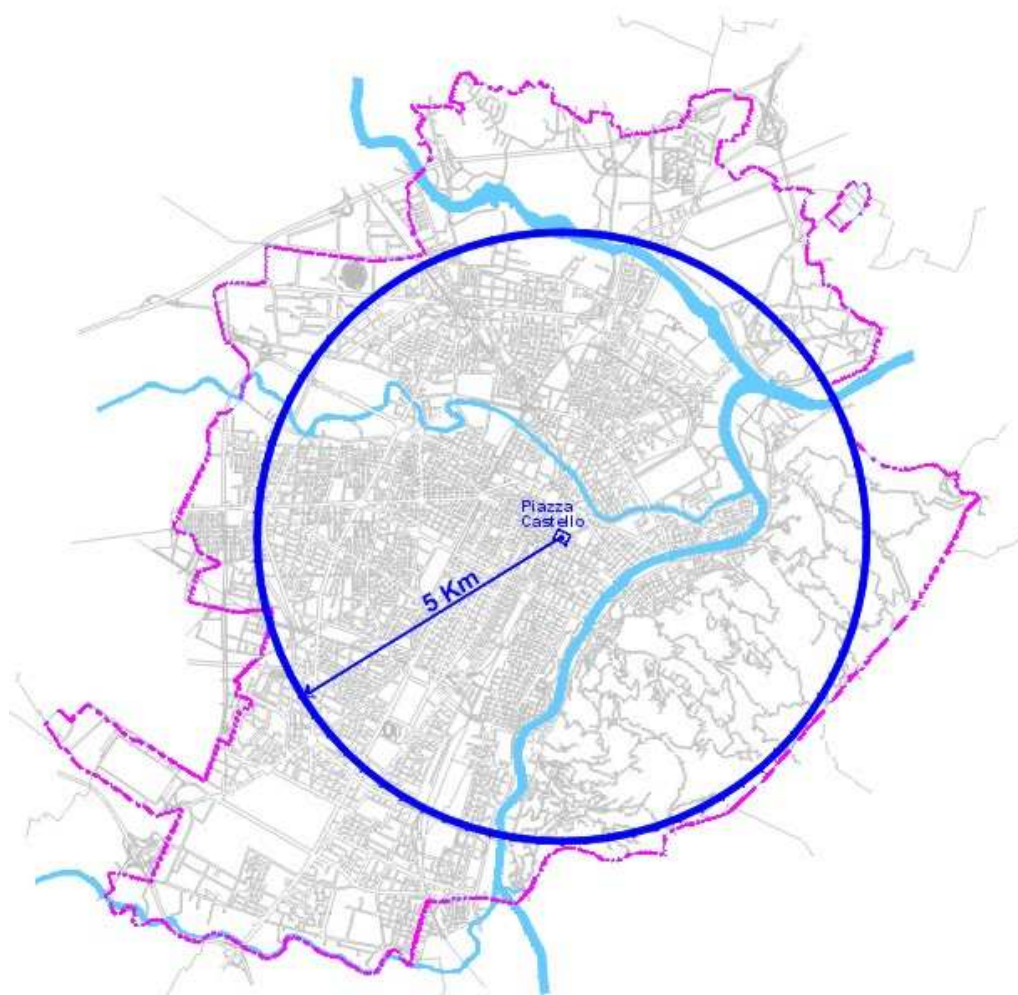
Per raggiungere un obiettivo di questa portata è indispensabile un forte e chiaro impegno politico.

Il piano ciclistico della città (**Biciplan**) è lo strumento fondamentale per dar corpo a questo impegno, è l'insieme organico di progetti e azioni volte a incrementare l'utilizzo della bicicletta sia attraverso soluzioni tecniche sia con attività promozionali e culturali.

Rendere più **facile** e **sicura** la mobilità con particolare attenzione all'utenza debole, **pedonale** e **ciclabile**, è un obiettivo importante dell'amministrazione. Il piano ciclistico può diventare lo strumento perché questo avvenga. Infatti il piano si configura come l'insieme organico di progetti e azioni utili a rendere più facile e sicuro l'uso della bicicletta in città; il Piano si inquadra all'interno del Piano della Mobilità sostenibile (**PUMS**) ed in coerenza con lo stesso definisce le priorità d'intervento.

In ambito urbano la media della lunghezza degli spostamenti misura circa **7 km**, la bicicletta risulta essere un mezzo competitivo e flessibile, per gli spostamenti casa/lavoro – casa/scuola, per acquisti, per l'accessibilità al centro storico.

Ai fini di promuovere un modello di mobilità sostenibile alternativo all'uso esclusivo dell'auto privata, è importante ragionare su una **rete di percorsi ciclabili, sicuri, interconnessi con altre modalità di trasporto**, e servizi e strutture dedicate.



In un cerchio di 5 Km di raggio con centro in piazza Castello, è compreso il 70% del territorio urbano. Vi si trovano le piazze Statuto, Repubblica, Vittorio, Carlo Felice, le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa, i maggiori poli di servizi...



Lo sviluppo della mobilità ciclabile, quale sistema di spostamento alternativo all'uso dell'auto, ha assunto un ruolo di particolare interesse nella pianificazione della mobilità cittadina.

Già a partire dai **primi anni '90**, la città aveva investito risorse e realizzato percorsi ciclabili in parte lungo alcuni assi viabili, in parte lungo le sponde dei fiumi e nei parchi.

A fine **2003** la rete ciclistica cittadina aveva uno sviluppo di circa **60** Km lungo la viabilità, e di circa **20** km nei parchi urbani e fluviali. Nel febbraio del 2004, la Città ha approvato il "Piano degli itinerari ciclabili", quale piano di dettaglio del Piano Urbano del Traffico.

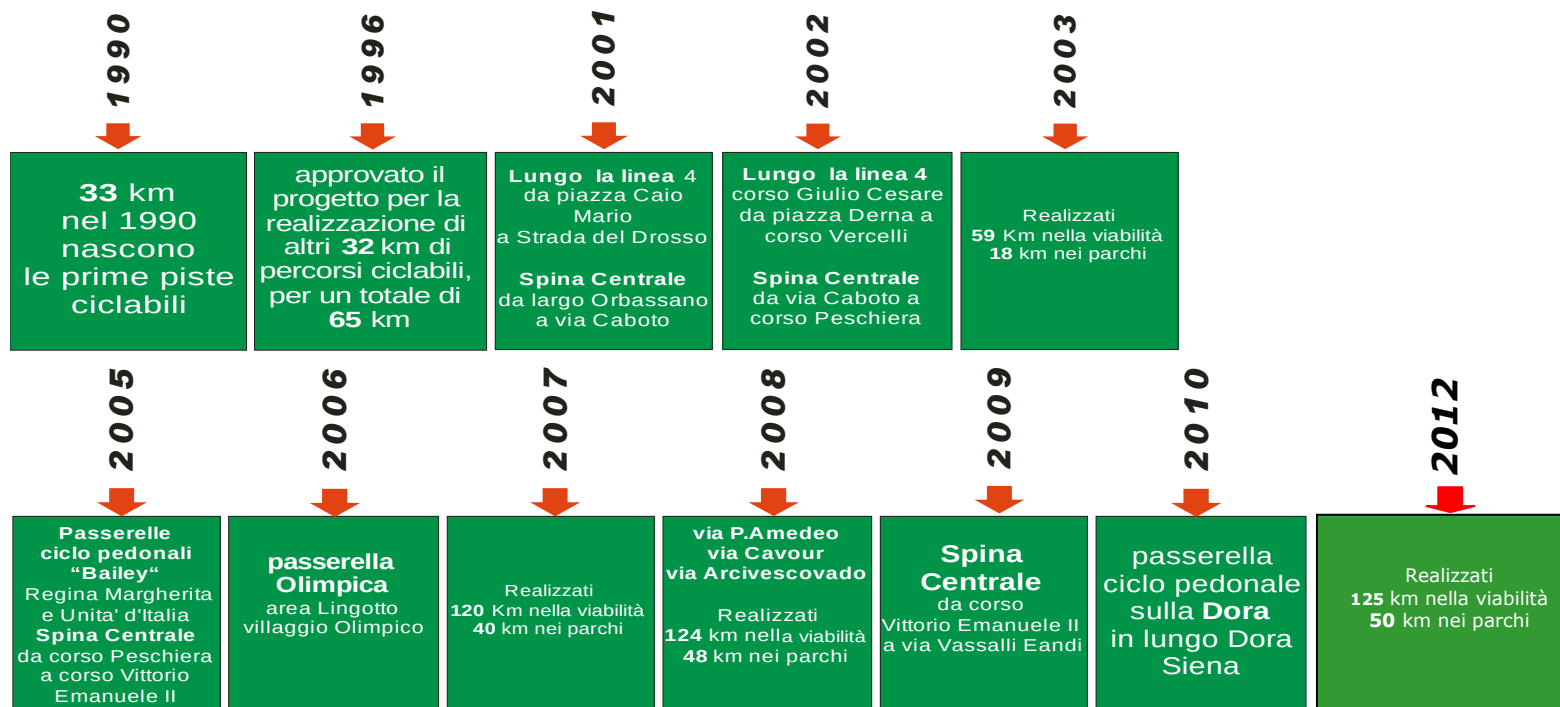




Nel **2007** la Città di Torino ha vinto il 1° premio "Città Amiche della bicicletta" fra le grandi città italiane per le politiche attuate a favore della mobilità ciclabile.

Nel **2009** la Città ha aderito formalmente alla **Petizione della FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), volta a equiparare la bicicletta al mezzo pubblico, quale mezzo per gli spostamenti casa-lavoro, riconoscendo in tal modo il "cosiddetto infortunio in itinere".

Ad oggi la città è dotata di un sistema di piste/ percorsi ciclo-pedonali per uno sviluppo complessivo di circa **175 km** (**125** lungo la viabilità e **50** nei parchi).





La delibera di adozione del PUMS (D.C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011, prevede che **“in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili sia redatto il Piano Ciclistico della Città; piano che definirà nell'arco temporale del PUMS gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica”**

Il Biciplan è in corso di redazione secondo le linee guida del PUMS:

“Nella complessità dell’ambiente urbano, che per sua natura offre varie possibilità di spostamento, l’accessibilità da parte di tutti alle varie funzioni urbane, comporta il governo delle forme di spostamento nel modo più appropriato per la densità di relazioni e per l’equilibrio dell’ambiente.

Il principio di accessibilità territoriale è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale.

L’obiettivo è quello di governare l’accessibilità al territorio in relazione alla diversificazione delle modalità di trasporto ed alla domanda di mobilità, attraverso l’analisi della domanda espressa dai cittadini (compresi quelli dell’area metropolitana): da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...). **Si dovranno quindi adottare opportune misure ed azioni, tali da indurre, per scopo e modo di muoversi, spostamenti più compatibili con il territorio e l’ambiente.**

In particolare viene esaminata la diversa infrastrutturazione trasportistica del territorio per individuare le strategie più adatte per specifici assetti territoriali e poli attrattori di mobilità”.

(Estratto linee guida Pums)



Il *BICIPLAN* è strutturato in due parti:

la 1ª parte tratta gli aspetti infrastrutturale della ciclabilità

(a cura della Direzione Infrastrutture e Mobilità)

la 2ª parte tratta le politiche di promozione e servizi per il sostegno della mobilità ciclabile

(a cura della Direzione Ambiente)



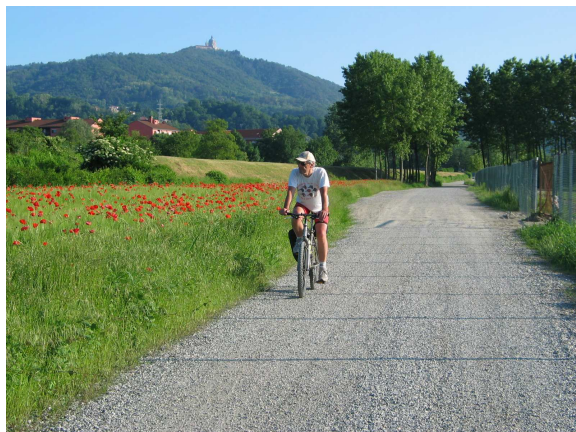
TEMI TRATTATI NELLA 1° PARTE DEL BICIPLAN:

Benefici per l'ambiente e la salute, analisi sulla mobilità ciclabile, **indagini** sugli spostamenti dei cittadini e dei city users, **cronologia** degli interventi di realizzazione delle piste/itinerari ciclabili negli ultimi dieci anni, Settori dell'Amministrazione coinvolti nella mobilità ciclabile...

La rete ciclabile al 2012 (Banca Dati)

- La mobilità ciclabile e la sicurezza

Le tipologie dei percorsi ciclabili ai sensi del DM 557 del 30/11/1999 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

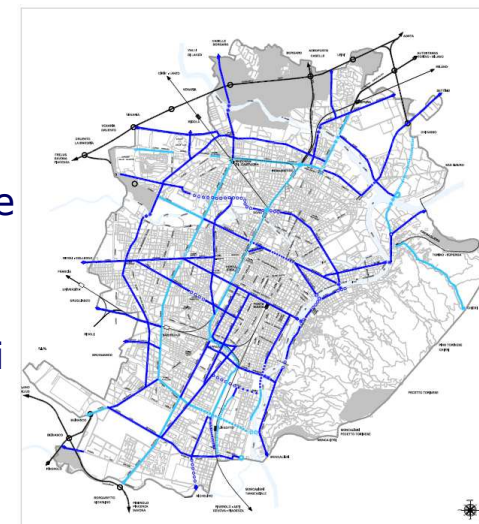




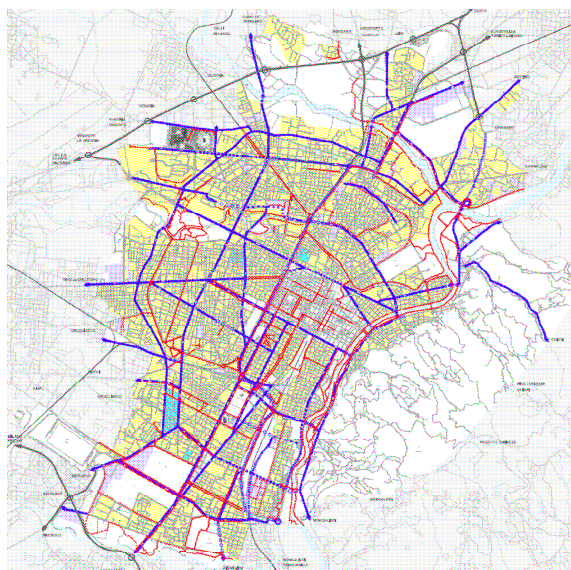
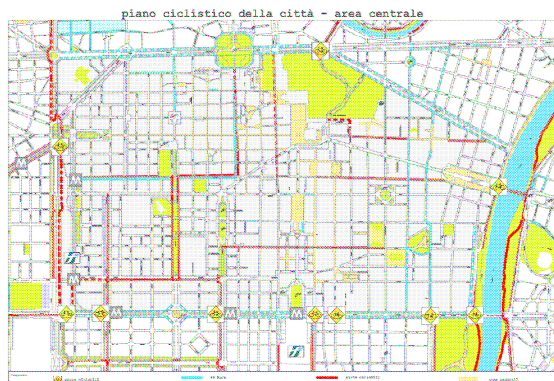
- La ciclabilità diffusa – Analisi e proposte:

maglia stradale-gerarchia PUMS-grandi corsi-viali cittadini-tipologie

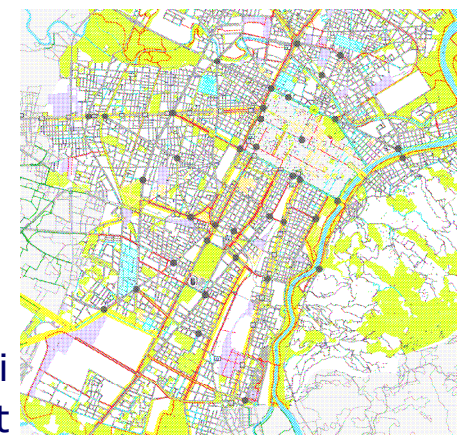
viabilità di quartiere e locale – individuazione delle isole ambientali
dove sostenere la mobilità debole con provvedimenti di riduzione
della velocità- le aree pedonali



l'area centrale della città

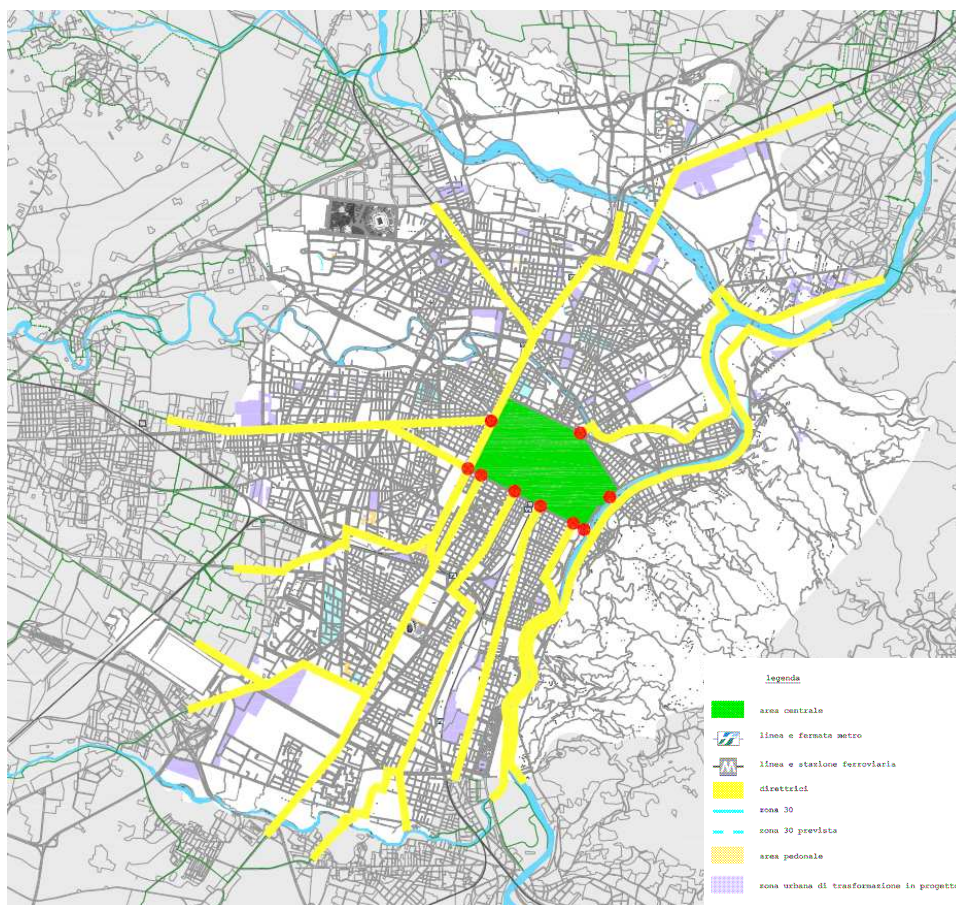


criticità degli attraversamenti ciclabili
e i black point





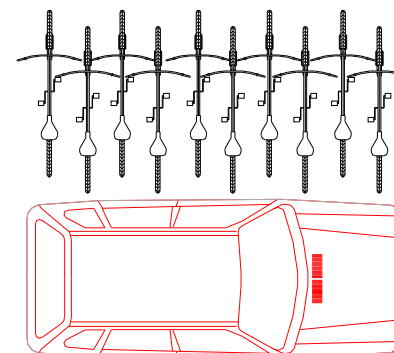
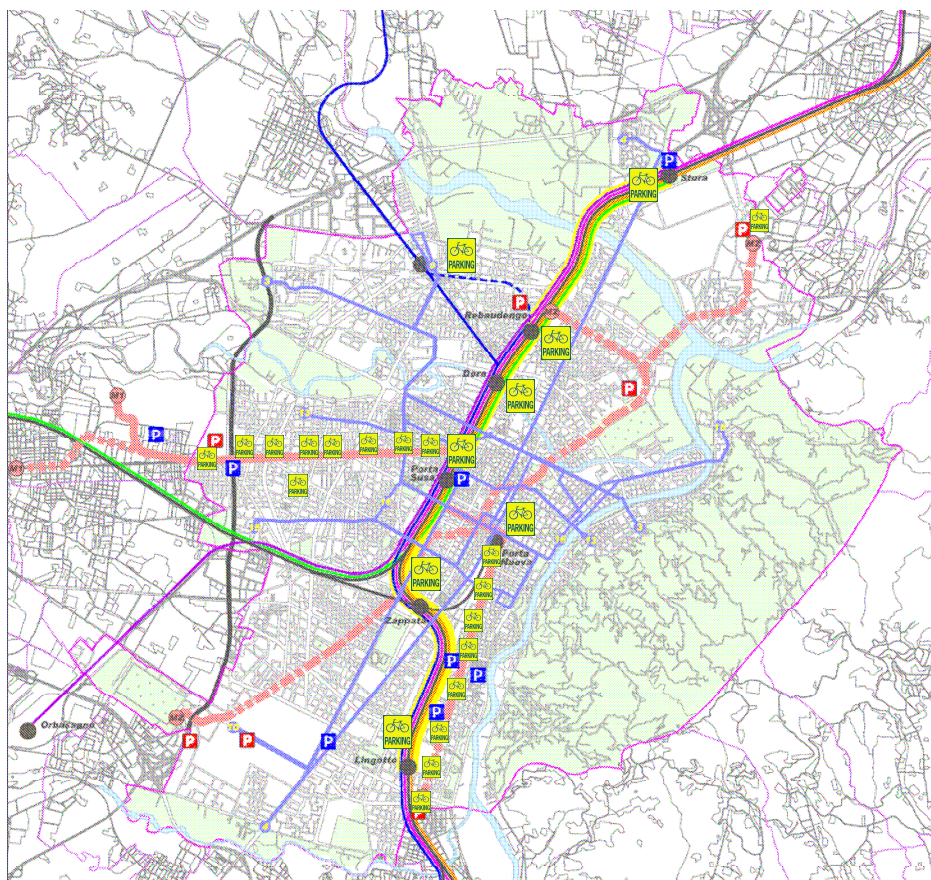
Le principali direttrici ciclabili a scala urbana, per la mobilità sistematica – la mobilità scolastica/universitaria – la mobilità ludico/sportiva (la rete ciclabile di primo livello) – SCHEDE ILLUSTRATIVE





- La sosta ciclabile – Analisi e proposte:

Inter – modalità – nodi di scambio % stazioni ferroviarie/terminal bus/stazioni metro...
parceggi diffusi (rastrelliere) - possibilità sosta bici nei parcheggi in struttura





- **la segnaletica ciclabile - Analisi e proposte:**
segnaletica d'indirizzamento (itinerari) - infopoint...



**Esempi di
segnaletica**





ALCUNI TEMI TRATTATI NELLA 2ª PARTE BICIPLAN:

POLITICHE

- *fondo mobilità ciclabile derivante da nuovi esercizi commerciali (allo studio con Sportello Unico Imprese)*
- *regolamenti comunali*
- *proposte di modifiche al Codice della strada per la ciclabilità (Documento ANCI)*
- *adesione della Città a Carte e Petizioni (spostamenti casa-lavoro in bici, spostamenti in orario di lavoro dei dipendenti dell'Amministrazione) appoggio petizione FIAB, INAIL,...)*
- ...



ALCUNI TEMI TRATTATI NELLA 2ª PARTE BICIPLAN:

SERVIZI

- *ufficio biciclette*
- *bike sharing*
- *parcheggio bici nei cortili condominiali-*
- *pedibus (e bicibus)*
- *noleggi (nei parchi, presso le stazioni ferroviarie...)-*
- *assicurazione RC e furto della bicicletta (marchiatura del mezzo...)*
- *...*



ALCUNI TEMI TRATTATI NELLA 2ª PARTE BICIPLAN:

COMUNICAZIONE E PROMOZIONE

- *comunicazione e promozione (campagne, promozione uso della bici, sito internet*
- *opuscoli e mappe piste ciclabili, infopoint sparsi sulle principali itinerari ciclabili, – spazi nelle circoscrizioni)*
- *iniziative ecologiche promozionali (benzinai amici della bicicletta, operatori commerciali del settore...)*
- *educazione stradale nelle scuole (Vigili)*
- *...*